
Praxistest Land Rover Discovery Sport HSE: Ein Hoch dem Spar-Diesel

Von Michael Kirchberger, cen

Nach seiner jüngsten Überarbeitung tritt der Discovery Sport, die Geländewagen-Mittelklasse von Land Rover, weiter in bewährter Gutsherrenart auf. Bloß keine allzu gravierenden Veränderungen an Front und Heck, warum einen Siegertypen in neue Kleider stecken, wenn der aktuelle Anzug noch perfekt sitzt und keinerlei Falten schlägt? Sanft gestreichelt haben die Designer die Frontpartie, die wesentlichen Erneuerungen finden bei den inneren Werten und unter der Motorhaube statt.

Den Fahrer empfängt ein fein eingerichteter Innenraum, die höchste und teuerste Ausstattungsstufe HSE ist prächtig ausgestattet, kostet allerdings schon mit der Einstiegsmotorisierung eine schöne Stange Geld. Mit 62.055 Euro liegt ihr Preis satte 20.000 Euro über dem der Grundausstattung. Immerhin werden dafür nicht nur der permanente Allradantrieb mit den Fahrprogrammen des Terrain-Response-Systems und eine neunstufige Wandlerautomatik geboten, sondern auch die Sitze mit feinem Leder bezogen und die Meridian-Audioanlage sorgt für ein eindrucksvolles Klangerlebnis.

An Bord ist dann auch die übliche Assistentenschar, der Fahrer denkt, der Discovery lenkt. Im Grunde ist der Chauffeur in keiner Weise gefordert, viele Aufgaben bis hin zum selbständigen Abbremsen und Anfahren im stockenden Verkehr übernimmt der Land Rover auf Befehl selbstständig.

Unter der Haube tuckert der Basisdiesel mit 120 kW (163 PS) und überrascht dank einer Drehmoment Spitze von 380 Newtonmeter bei 1500 Umdrehungen pro Minute (U/min) mit erheblicher Durchzugskraft. Bisweilen ist die sogar anstrengend, denn schnell greift die Automatik beim Ampelstart ein, das Kopfnicken der Mitfahrer rührt dann keinesfalls von ihrer Zustimmung für die Leistungsentfaltung her. Aber der Zweiliter-Vierzylinder läuft rund wie ein Medizinball, selbst die Ab- und Anschaltvorgänge beim Stoppen bewältigt er überaus manierlich und nahezu ruckfrei. Dafür ist das neue Mild-Hybrid-System verantwortlich, das mit Hilfe eines kräftigen Starter-Generators und eines 48-Volt-Bordnetzes die Arbeit des Selbstzünders unterstützt. Beim Beschleunigen greift der riemengetriebene Generator als Antriebsmotor ein und macht dem Discovery Beine, beim Gaswegnehmen reкупeriert er die Energie und hält den Bordakku stets auf hohem Ladelevel.

Vor allem den Verbrauch soll das System zügeln und ist dabei sehr erfolgreich. 5,3 bis 5,5 Liter gibt Land Rover als Verbrauch an, wir waren im Durchschnitt mit maßvollen 5,7 Liter Diesel für 100 Kilometer unterwegs, ohne dabei in Schleichfahrt zum Hindernis für Andere zu werden. Im Gegenteil. Zügiges und flüssiges Fahren fällt leicht, munter umrundet der Discovery Kurven und fährt andererseits stoisch geradeaus. Der Normverbrauchswert lässt das SUV in die Effizienzklasse B fahren, der Tankinhalt von 65 Liter macht den Tankstellenbesuch zum seltenen Ereignis. Partikelfilter und der SCR-Katalysator mit Harnstoffeinspritzung säubern die Abgase.

Die Fahrleistungen des Discovery mit dem Basisdiesel gehen völlig in Ordnung. 10,2 Sekunden vergehen beim Sprint von 0 auf 100 km/h, mehr Geduld erfordert es, die Geschwindigkeit auf die angegebene Spitze von 195 km/h zu treiben. Dabei ist der Disco ein schwerer Brocken, 1948 Kilogramm bringt er fahrbereit auf die Waage, satte 642 Kilogramm dürfen zugeladen werden. Wer diese Möglichkeit ausnutzt, ist mit mehr als 2,5 Tonnen unterwegs, keine Bange, dafür reicht der Führerschein der Klasse B noch aus. Aber die Fahrerlaubnis für Anhänger sei empfohlen, denn mit einer erlaubten Anhängelast von 2200 Kilogramm führt der Land Rover ausgezeichnete Zugwageneigenschaften ins

Feld. Da darf das Motorboot schon etwas größer sein, und Pferde dürfen auch im Duo mitreisen, selbst wenn es sich um stämmige Kaltblüter handelt.

Die Verarbeitung ist durchweg tadellos, zeugt von Liebe zum Detail und Erfahrung. Eines von vielen Beispielen hierfür ist die Schutzummantelung an den Unterkanten der Türen, die nicht nur den Lack vor Beschädigung schützen, sondern auch das Beinkleid beim Ein- und Aussteigen vor Verschmutzung am Türschweller. Gebaut wird der Discovery Sport in Halewood bei Liverpool, dort läuft er im Ensemble mit dem Schwestermodell Evoque vom Band, mit dem er sich auch die Plattform teilt.

Ein Sonderangebot ist er nicht, wohl aber ein angenehmer Begleiter, nicht nur, wenn gute Offroad-Tauglichkeit gefordert wird. Der niedrige Verbrauch entkräftet die Argumente gegen die üppigen Dimensionen von SUV, gut viereinhalb Meter lang ist außerdem so manche Mittelklasse-Limousine. Wer den Sicherheitsgewinn einer hohen Sitzposition wünscht und obendrein viel Raum für Passagiere und Gepäck verlangt, der wird sich mit Discovery Sport auch als Basisversion schnell anfreunden. (aum/mk)

Daten Land Rover Discovery Sport HSE

Länge x Breite x Höhe (m): 4,60 x 2,01 (mit Spiegeln 2,17) x 1,73

Radstand (m): 2,68

Motor: R4-Turbodiesel 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 120 kW / 163 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm bei 1500–2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 195 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter

CO₂-Emissionen: 140 g/km (Euro 6d-Final)

Effizienzklasse: B

Tankinhalt: 65 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1948 kg / max. 642 kg

Kofferraumvolumen: 602–1794 Liter

Max. Anhängelast: 2200 kg

Wendekreis: 11,8 m

Bodenfreiheit: 212 mm

Böschungswinkel: 25 Grad (v.) / 30,6 Grad (h.)

Rampenwinkel: 20,7 Grad

Wat-Tiefe: 600 mm

Basispreis: ab 42.905 Euro

Testwagenpreis: 62.055 Euro

Bilder zum Artikel



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Land Rover Discovery Sport D165.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
